



Znak sprawy: DTK-4.054.25.2020.AG.1

Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do oświadczenia złożonego przez senatora Zygmunta Frankiewicza na 15. posiedzeniu Senatu w dniu 11 września 2020 r., skierowanego do Ministra Infrastruktury Andrzeja Adamczyka, przedstawiam poniższe informacje.

Zgodnie z § 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. z 2015 r. poz. 1744, z późn. zm.), do kategorii F zalicza się przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych, tj. nieposiadających statusu dróg publicznych w rozumieniu art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.).

Przejazdy te wyposaża się w rogatki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników albo w urządzenia analogiczne do stosowanych w przypadku kategorii A lub B – półsamoczynne lub samoczynne systemy przejazdowe. Użytkowanie przejazdu kategorii F następuje na podstawie umowy zawartej między jego użytkownikami a zarządcą infrastruktury.

Zarządcy infrastruktury kolejowej, realizując obowiązki nałożone rozporządzeniem przystąpili do weryfikacji kategorii poszczególnych przejazdów kolejowo-drogowych na zarządzanej przez siebie sieci, identyfikując tym samym wszystkie przejazdy zlokalizowane w ciągach dróg nieposiadających statusu drogi publicznej.

W takich przypadkach zarządcy podjęli działania zmierzające do zmiany kategorii tych przejazdów na kategorię F, co ma na celu wskazanie osób uprawnionych – właściwych do odpowiedzialnego i bezpiecznego przekraczania linii kolejowej. Podjęte przez zarządców infrastruktury działania, dążące do optymalizacji przejazdów kolejowo-drogowych pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa ich użytkowników, są w ocenie Ministra Infrastruktury postępowaniem jak najbardziej zasadnym.

Należy również zauważyć, że zakwalifikowanie przejazdu do kategorii F ogranicza dostęp osób niepożądanych, podnosząc jednocześnie poziom bezpieczeństwa na tym przejeździe.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2019 r. przejazdy kategorii F stanowiły 5% wszystkich przejazdów kolejowo-drogowych w kraju tj. 688 szt. Poniższa tabela przedstawia liczbę wypadków na przejazdach kategorii F na sieci ogólnodostępnej i wydzielonej w latach 2015-2019:

niepodległa

POLEKA
STURDIE ODZYKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

	Liczba wypadków				
	2015	2016	2017	2018	2019
Liczba wypadków	5	0	0	0	0
Zmiana rok do roku	-	-100%	0	0	0

Likwidacja przejazdów kolejowo-drogowych w ciągu dróg niepublicznych uzależniona jest od decyzji jednostek samorządu terytorialnego, a także potencjalnych użytkowników tych przejazdów. Możliwe do podjęcia działania to przekwalifikowanie przejazdu na kategorię F, pozostawienie kategorii istniejącej, pod warunkiem nadania drodze, przez jednostkę samorządu terytorialnego, statusu drogi publicznej lub likwidacja w przypadku braku zainteresowania ze strony potencjalnych użytkowników. Jeżeli dotychczasowi użytkownicy przedmiotowych przejazdów kolejowo-drogowych nie wyrażą zainteresowania zawarciem stosownej umowy z zarządcą infrastruktury na użytkowanie danego przejazdu, zarządca, w świetle istniejącego porządku prawnego, nie ma obowiązku dalszego jego utrzymywania, ponieważ umowa stanowi jedyną podstawę do użytkowania przejazdów kategorii F.

W przypadku braku zgłoszenia się do zarządy infrastruktury podmiotu zainteresowanego podpisaniem umowy umożliwiającej dalsze funkcjonowanie ww. przejazdu kolejowo-drogowego, jako użytku niepublicznego kategorii F lub nieuzyskania przez ww. drogę statusu drogi publicznej wraz z nadaniem numeru drogi stosownie do przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o *drogach publicznych* (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.), przedmiotowy przejazd będzie podlegał likwidacji.

Warto przy tym wskazać, że na podstawie art. 38 ust 3 ustawy z dnia 23 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r., poz. 710, z późn. zm.) koszty utrzymania infrastruktury kolejowej (w tym przypadku przejazdów kolejowo-drogowych, jeśli zostanie im zmieniona kategoria na kategorię F) mogą być finansowane (lub współfinansowane) przez jednostki samorządu terytorialnego.

Umowa z zarządcą infrastruktury, o której mowa powyżej, może przewidywać więcej niż jednego użytkownika danego przejazdu kolejowo-drogowego, a większa liczba potencjalnych użytkowników skutkuje także solidarnym rozłożeniem opłaty pomiędzy wszystkich zainteresowanych. Użytkownikami przejazdów kolejowo-drogowych kategorii F mogą być także służby ratownicze, co ma miejsce również obecnie.

Z informacji uzyskanych z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynika, iż opłata za użytkowanie przejazdu kat. F uwzględnia zarówno koszty bezpośrednie, jak i pośrednie (najem terenu, amortyzacja, podatki oraz koszty diagnostyki, narzuty), bez marży zysku.

Stawka czynszu za użytkowanie przejazdu kolejowo-drogowego kategorii F zabezpieczonego tak jak przejazd kategorii A lub B wynosiłaby ok. 3000 – 4000 zł netto miesięcznie. Na ww. koszt składałyby się m.in.: obsługa przejazdu, utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym i samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, oświetlanie przejazdu, nadzorowanie lub wykonywanie robót na przejeździe.

Z uwagi na konieczność prowadzenia diagnostyki infrastruktury kolejowej, jak również odprowadzania podatków do gmin, roczny koszt czynszu przejazdu kolejowo-drogowego ponoszonego przez jego użytkownika wynosi dla większości przejazdów 300 – 900 PLN. Dla przejazdów na liniach nieeksploatowanych opłaty wynoszą odpowiednio 300 – 500 PLN. Opłaty te, dotyczą przejazdów wyposażonych w rogałki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników.

Rozporządzenie nie przewiduje wyjątków dla przejazdów kolejowo-drogowych zlokalizowanych w ciągu dróg wewnętrznych stanowiących dojazd do zamieszkałych nieruchomości. Zastosowanie przepisów wynikających z § 2 ust. 2 przedmiotowego rozporządzenia może dotyczyć tylko dróg wewnętrznych i przejść służbowych, które służą zarządcy.

Odnosnie do treści zapytania czy Ministerstwo Infrastruktury ułatwienia pozyskiwania odpowiednich dotacji na realizację ww. rozporządzenia, informuję, że minister właściwy do spraw transportu jest wykonawcą programu wieloletniego pn.: „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” (załącznik do Uchwały nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia

16 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego "Pomoc w zakresie finansowania kosztów w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku") (dalej: Program), który zapewnia zarządcom infrastruktury kolejowej, w tym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wieloletnie dofinansowanie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową do 2023 r., zwłaszcza w obszarze utrzymania i remontów.

Program przewiduje dofinansowanie z budżetu państwa zadań związanych z utrzymaniem nawierzchni kolejowej, w tym przejazdów kolejowo-drogowych. W ramach przedmiotowych zadań są przewidywane do realizacji naprawy bieżące i główne przejazdów, co stanowi jednocześnie finansowy wkład budżetu państwa w realizację wymogów określonych w § 79 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744, z późn. zm.).

Łączę wyrazy szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu